

**BEA**

Bureau d'Enquêtes et d'Analyses  
pour la sécurité de l'aviation civile



# **PLAN 2018 2022**

# **STRATÉGIQUE**



# LE MESSAGE DU DIRECTEUR

J'ai le plaisir de vous présenter le plan stratégique du BEA pour les années 2018 à 2022 ; une feuille de route qui va nous guider pour ces cinq prochaines années. Ce plan a été élaboré à partir de réflexions impliquant l'ensemble des personnels du BEA. Il s'inscrit dans le prolongement d'un travail initié par mon prédécesseur qui avait défini des priorités stratégiques en 2012.

**L**es ambitions et les objectifs décrits dans ce plan illustrent notre volonté de consolider notre mission de sécurité. Le BEA est déjà reconnu au plan national et au plan international grâce à ses actions, ses résultats et son indépendance dans la conduite d'enquêtes approfondies et de qualité.

Le plan stratégique 2018-2022 met en perspective un cadre réglementaire et un contexte qui évoluent en même temps que les progrès techniques et les attentes de la société dans son ensemble. Le cadre réglementaire du BEA s'articule principalement autour du Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile. Ces règles reprennent les principes, les normes et les pratiques recommandées de l'Annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago). Le plan tient aussi compte de la récente Annexe 19 relative à la gestion de la sécurité, qui modifie significativement les relations entre acteurs de la sécurité dans l'aviation civile et autorités. Ces évolutions conduisent à reformuler nos missions.

Ces dernières années, le BEA a constaté une forte augmentation de ses activités à l'international, par la participation, en tant que représentant accrédité, à des enquêtes menées par des organismes étrangers sur des événements survenus sur leur territoire, notamment à des aéronefs de construction et/ou de conception française. Cette augmentation est notamment liée à la part de marché grandissante au niveau mondial de l'industrie aéronautique nationale. La croissance du trafic mondial, une plus forte exposition aux risques d'incidents et d'accidents ainsi qu'une propension à enquêter un plus grand nombre d'incidents graves font également partie du contexte des enquêtes de sécurité dont les évolutions sont décrites dans ce plan.

Pour mener à bien ce plan stratégique, le BEA s'appuie sur des agents compétents et motivés. Il est primordial d'entretenir cette motivation mais aussi d'attirer de nouveaux talents et de continuer à former nos agents aux nouveaux défis de la sécurité aérienne. Le BEA s'est aussi doté de moyens adaptés à ses besoins. Le nouveau hangar du Bourget, qui résulte de réflexions antérieures sur la traçabilité des éléments de preuve, illustre cette stratégie d'adaptation et d'amélioration permanente.

En ma qualité de Directeur du BEA, je m'engage à maintenir l'excellente réputation du BEA en m'appuyant sur des équipes engagées et en continuant à travailler avec nos partenaires nationaux et internationaux afin de contribuer collectivement à l'amélioration de la sécurité aérienne.

Rémi Jouty, Directeur du BEA



Enregistreur de paramètres (FDR).

# TABLE DES MATIÈRES

Le message du Directeur .....	2
Avant-propos .....	4
Le BEA .....	5
La mission .....	8
Les valeurs du BEA .....	9
Évolutions du contexte de la mission du BEA .....	10
Les orientations du plan stratégique .....	12
Glossaire .....	16

# AVANT-PROPOS

La sécurité fait partie intégrante du système aéronautique et particulièrement du domaine du transport aérien où les attentes de la société demeurent extrêmement fortes. Afin de maintenir un niveau de sécurité acceptable pour le public, le système aéronautique s'est toujours efforcé d'améliorer de manière continue la sécurité des vols.

Les enquêtes de sécurité sur les accidents et incidents constituent un élément fondamental du système aéronautique, à travers les données validées et les enseignements qui sont fournis aux décideurs ainsi que par l'émission des recommandations de sécurité qui incitent à prendre des mesures d'amélioration de la sécurité. Les enquêtes de sécurité permettent aussi d'avoir une évaluation impartiale et neutre de l'efficacité de l'organisation et des procédures du système de sécurité de l'aviation civile.

À cet égard, une enquête est non seulement essentielle pour la sécurité aérienne, mais elle est également un facteur de stabilité. Une réaction immédiate et satisfaisante aux catastrophes aériennes permet de maintenir la confiance du public dans la qualité du système de sécurité de l'aviation civile. La crédibilité du processus repose sur une enquête indépendante et impartiale menée par des équipes compétentes et sur la publication rapide des informations sur ses progrès et ses conclusions. La notion d'informations validées par le BEA renforce cette crédibilité.

Accident d'un A330 dans l'Océan Atlantique, 2009.



# LE BEA

Créé en 1946, le BEA est alors le Bureau Enquêtes-Accidents. En 2001, il devient le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile mais conserve le même acronyme. Relevant du ministère en charge des transports, il dispose d'un budget identifié. Garant de l'indépendance des enquêtes de sécurité, le BEA ne peut recevoir ni solliciter aucune instruction quant à leur déroulement. Le BEA a son site principal sur l'aéroport du Bourget depuis 1994. Il dispose d'antennes situées à Toulouse, Aix en Provence, Rennes, Lyon et Bordeaux, lui permettant d'optimiser sa réactivité sur le territoire métropolitain.

Le BEA a développé au cours de son histoire un savoir-faire et des capacités techniques qui le placent au niveau des leaders mondiaux dans le domaine des enquêtes de sécurité en termes d'exposition, d'expérience et d'activité. Les obligations internationales de la France dans le domaine de l'aviation civile impliquent la nomination par le BEA d'un ACCREP<sup>1</sup> pour les accidents et incidents dans le monde lorsque la France a des responsabilités au titre de l'État d'immatriculation, de l'exploitant, de conception ou de construction.

Chaque année, le BEA ouvre plus d'une centaine d'enquêtes à la suite d'accidents ou d'incidents en transport commercial, aviation générale et travail aérien survenus sur l'ensemble des départements et territoires français. En outre, il participe à environ trois cents enquêtes à l'étranger, représentant ainsi l'État de conception, de construction, d'immatriculation et/ou d'exploitation des aéronefs de tout type (avions, hélicoptères, ULM, ballons, etc.). Le fort niveau d'activité du BEA dans le domaine international reflète le dynamisme du secteur aéronautique français.

Pour remplir ses missions, le BEA dispose au 1<sup>er</sup> janvier 2018 d'un effectif de 96 personnes dont une cinquantaine d'enquêteurs.



Le siège du BEA au Bourget.

## CADRE RÉGLEMENTAIRE

Le Règlement (UE) n° 996/2010 se place dans la continuité de la Convention de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) et de son Annexe 13 en reprenant à son compte leurs définitions des notions fondamentales et leurs principales « normes et pratiques recommandées ». Il consacre l'autorité des organismes d'enquête de sécurité et leur caractère national, institue un réseau regroupant ces autorités<sup>2</sup> et organise la participation aux enquêtes de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA) et des autorités nationales de l'aviation civile des États membres. Il fixe également de nouvelles procédures d'échanges d'informations entre acteurs concourant à la sécurité aérienne, ainsi qu'entre eux et le public. Il confère à l'autorité d'enquête un rôle clé dans l'information des victimes d'accidents aériens et de leurs proches.

Le Code des transports et le Code de l'aviation civile fixent dans le droit français les dispositions législatives et réglementaires relatives à l'organisation de l'enquête, au statut du BEA et aux prérogatives de son directeur et de ses enquêteurs.

<sup>1</sup> Le terme ACCREP fait référence aux obligations internationales de la France et à la nomination par le BEA d'un représentant accrédité pour les accidents et incidents dans le monde lorsque la France a des responsabilités au titre de l'État d'immatriculation, de l'exploitant, de conception ou de construction. Lorsque des ressortissants français sont au nombre des morts ou des blessés graves, la France peut aussi être amenée à participer à l'enquête.

<sup>2</sup> L'article 7 établit le réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile (ENCASIA).

## INDÉPENDANCE

L'article 4 du Règlement (UE) n° 996/2010 garantit l'indépendance du BEA en veillant notamment à l'absence de tout conflit d'intérêt.

**Il est inscrit dans la loi que le BEA « ne sollicite ni n'accepte d'instructions de quiconque » et qu'il « exerce un contrôle sans restriction sur la conduite des enquêtes de sécurité ».**

Le décret n° 2014-530 du 22 mai 2014 précise cette indépendance en dotant le directeur du BEA d'un statut protecteur et particulier : l'article R1621-6 du Code des transports confère un mandat de cinq années au directeur ; l'article R1621-2 donne au directeur l'entièrre autorité sur les dépenses de l'organisme et sur ses personnels ; l'article R1621-3 lui confère l'entièrre latitude de fixer le champ des investigations et les méthodes de chaque enquête de sécurité ; l'article L1621-17 consacre son pouvoir de communication publique sur l'avancement des enquêtes.

La conduite d'une enquête de sécurité s'effectue avec la participation de conseillers techniques provenant principalement des autorités de régulation, de l'exploitant, des constructeurs et des équipementiers. Ces derniers fournissent au BEA les éléments utiles à l'avancement de l'enquête. Les conseillers techniques ont accès aux informations de sécurité leur permettant de prendre des mesures correctrices dans les meilleurs délais lorsque des dangers imminents sont identifiés.

## COOPÉRATION

Le BEA coopère avec d'autres organisations nationales ou internationales sans que cela n'affecte son indépendance. La DGAC a notamment un rôle dans la canalisation<sup>3</sup> de son financement. De plus, la mise en place d'un processus de recrutement de personnel, via un cadre commun avec la DGAC, a l'avantage de fournir plus de possibilités de carrière pour les agents du BEA.



<sup>3</sup> Le terme « canalisation » illustre le fait que le BEA bénéficie des structures financières de la DGAC en conservant son indépendance budgétaire.

Le BEA utilise également un certain nombre d'outils logistiques communs avec ceux de la DGAC, afin d'optimiser la qualité et l'efficacité du support dont il a besoin pour sa mission.

En tant qu'autorité d'enquête bénéficiant d'une expérience et de capacités significatives reconnues en Europe, le BEA participe activement aux activités du réseau européen ENCASIA, notamment en matière d'assistance technique.



*Signature d'un accord de coopération avec le SIA roumain, 2016.*

## RELATIONS AVEC LE PUBLIC

Les messages de sécurité du BEA sont avant tout destinés aux acteurs qui ont la capacité d'influencer la sécurité aérienne. Les rapports sont aussi publics pour rendre compte des résultats des enquêtes ouvertes après chaque accident ou incident grave et convaincre de la pertinence de leurs conclusions. Le BEA est aussi amené à être en relation directe avec les victimes d'accidents aériens et leurs proches. Il leur fournit des informations et explications validées avant la parution des communiqués officiels conformément à la réglementation.

## BASES DE DONNÉES

Le BEA exploite deux bases de données : une relative aux recommandations de sécurité et une autre relative aux accidents et incidents qu'il a recensées depuis ses débuts. Les informations contenues sont primordiales pour structurer les données d'enquête recueillies, entreprendre des analyses et études de sécurité afin de mieux identifier et quantifier des risques ou des tendances. Le BEA a en outre accès à d'autres bases de données, notamment celles partagées par des institutions comme l'OACI, l'AESA ou la DGAC, qui lui permettent d'exploiter des informations et des événements de toute nature. Le BEA a des processus pour valider ses données et des méthodologies pour les exploiter avec rigueur et en tirer des messages de sécurité.

## ACTIONS DE SÉCURITÉ

Les rapports d'enquête, études, recommandations et interventions pour la promotion de la sécurité sont les messages de retour d'expérience du BEA qui visent à convaincre les différents acteurs à prendre des actions de sécurité.

**Le BEA n'est pas une autorité de régulation. Son unique objectif est la prévention des accidents sans détermination de fautes ou de responsabilités.**



Accident d'un Falcon 20 en Iran, 2014.

# LA MISSION

- **Continuer à améliorer** la sécurité aérienne et maintenir la confiance du public au travers de ses enquêtes et études de sécurité conduites en toute indépendance avec efficacité et impartialité.
- **Contribuer à la qualité** et l'objectivité des enquêtes à l'étranger auxquelles il participe, a minima pour ce qui concerne les organismes français impliqués.
- **Exploiter et mettre en valeur** les données et enseignements de sécurité acquis par le BEA pour la prévention de futurs accidents en aviation civile.



Accident d'un MD-83 au Mali, 2014.

# LES VALEURS DU BEA

## RESPECT

Le respect mutuel initie l'écoute et le dialogue qui permet d'établir une relation constructive entre les agents du BEA et avec leurs interlocuteurs, partenaires et les parties prenantes, malgré les antagonismes potentiels.



## CURIOSITÉ

La curiosité sous-tend la personnalité et les qualités professionnelles des agents du BEA : l'ouverture d'esprit, la volonté, l'esprit critique et la motivation sont source d'actions innovantes au service de la mission du BEA.

## DETERMINATION

La détermination sous-tend la pugnacité, la ténacité et la volonté d'aboutir, pour mener chaque enquête à son terme.

## INTÉGRITÉ / IMPARTIALITÉ

L'intégrité est la valeur fondamentale des femmes et des hommes qui servent la mission du BEA. Leur haut niveau d'honnêteté, d'intégrité et de loyauté guide leur engagement et inspire le respect de leurs interlocuteurs. L'impartialité prévaut à l'accomplissement et l'exemplarité de la mission du BEA.

## ADAPTABILITÉ

L'adaptabilité fait partie de la culture du BEA, liée à la nature même de son activité, chaque enquête impliquant une part d'inconnu, de nouveauté et d'imprévu.



# ÉVOLUTIONS DU CONTEXTE DE LA MISSION DU BEA



## LA DIMENSION SOCIALE

Le contexte sociétal, politique, médiatique et juridique a pris une importance croissante ces dernières années lors d'enquêtes relatives à des accidents majeurs. Au niveau national, le BEA est aujourd'hui reconnu du monde **politique**, de la **justice**, des **médias** ainsi que des associations de **victimes** d'accidents.

Il s'agit de consolider ce positionnement. L'absence de prise en compte de la dimension sociale présente en effet des risques de déstabilisation et pourrait affecter la crédibilité de l'enquête, du rapport et des messages de sécurité du BEA. Pour asseoir la crédibilité de son action, le BEA a donc besoin de s'exprimer



Le compte Twitter du BEA.

dès le début de l'enquête, notamment vers les familles, leurs proches et les médias. Au niveau interne, la gestion de toutes les informations relatives à l'enquête fait l'objet d'un travail collaboratif entre ses différentes composantes.

Il convient aussi de positionner le BEA vis-à-vis du dispositif de communication et de gestion de crise des autorités politiques françaises afin d'optimiser sa réactivité en cas d'accident aérien majeur. Ces dispositifs doivent être adaptés aux circonstances particulières propres à chaque événement.

## LA DIMENSION TECHNIQUE

Les **innovations technologiques** et les **changements réglementaires** ont directement ou indirectement un impact sur le BEA. Pour faire face à un contexte changeant, le BEA doit s'adapter avec des **ressources humaines** et un **budget** contraints qu'il ne serait pas réaliste de faire croître dans le contexte actuel de diminution globale des moyens publics. Compte tenu de la croissance du trafic aérien et d'une augmentation prévisible du nombre d'événements notifiés, le BEA doit donc établir des priorités et accepter de faire des choix en diminuant volontairement son niveau d'implication sur certaines occurrences. Le souci de la bonne utilisation des ressources disponibles implique également que chaque enquête ouverte sera toujours finalisée par la publication d'un rapport dont le contenu et la forme seront adaptés en fonction de l'intérêt escompté pour la sécurité aérienne. Les enseignements de sécurité peuvent également être valorisés en étant, par exemple, ultérieurement agrégés à d'autres cas similaires. Le BEA veillera à analyser au mieux le contexte de l'occurrence et à adapter l'étendue et l'ambition du rapport

afin que ses ressources soient utilisées à bon escient dans le respect de ses engagements.

Le contexte technique des enquêtes de sécurité a aussi évolué d'un point de vue **réglementaire** avec notamment la mise en œuvre au cours de ces dernières années des dispositions du Règlement (UE) n° 996/2010 qui sont régulièrement évaluées par la Commission européenne en liaison avec le réseau ENCASIA. Au niveau national, la France a été pionnière dans mise en place du **programme de sécurité de l'État (PSE)** répondant aux nouvelles normes et pratiques recommandées de l'OACI. En veillant à maintenir son indépendance, le BEA s'est impliqué dans ce dispositif national piloté par la DGAC, qui définit des orientations et des actions dans trois domaines : l'aviation commerciale, l'exploitation des hélicoptères et l'aviation de loisir.

Le PSE et les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) qui en découlent sont de plus en plus intégrés dans la vision des acteurs aéronautiques. Ces derniers agissent en tenant compte d'une notion de hiérarchie des risques et du rapport coût-efficacité de chaque action. Au niveau du BEA, cela sous-tend que, pour convaincre de l'importance de prendre des mesures de sécurité, il faut aller au-delà de la simple détermination d'un risque ou d'une défaillance à partir d'un seul événement objet de l'enquête. Dans certains cas, l'enquête doit analyser l'étendue du problème, le quantifier (en termes de fréquence ou de probabilité) et le mettre en perspective par rapport à d'autres risques. Cela revient à parfois accepter que certains risques, notamment en aviation générale (AG), ne soient pas abordés au cours de certaines enquêtes de manière systémique.

Accident d'un MD-82 au Venezuela, 2005.



# LES ORIENTATIONS DU PLAN STRATÉGIQUE

**Les orientations du plan stratégique du BEA sont fondées sur la continuité de la mission de sécurité du BEA dans le contexte décrit précédemment. Elles se traduisent par des ambitions qui s'inscrivent dans cette mission et qui ont conduit à définir en interne les quatre chantiers suivants menés dans le cadre du plan stratégique 2018-2022 :**

## CHANTIER A

Bien vivre et bien travailler ensemble

## CHANTIER B

Mieux structurer notre processus d'enquête

## CHANTIER C

Optimiser la présence du BEA à l'international en définissant nos priorités dans ce domaine

## CHANTIER D

Optimiser nos relations avec la DGAC

Ces chantiers (ou démarches) accompagnent les ambitions du BEA qui sont résumées ci-après.

## LES AMBITIONS DU BEA

Continuer à avoir des agents motivés, compétents et reconnus en interne et en externe

Pour le BEA, le travail en équipe, la motivation des agents et les relations internes entre ses différentes composantes sont primordiaux (**chantier A**). La haute technicité de notre mission et la variété des domaines abordés rajoutent de l'importance au recrutement des agents ainsi qu'à leur formation, sur laquelle le plan stratégique précédent avait déjà mis l'accent. L'enjeu consiste à avoir une forte compétence et motivation des personnels en adéquation avec les besoins du BEA.



Exploitation d'un enregistreur de vol au BEA.

La participation à une sélection de conférences et séminaires internationaux permet une meilleure connaissance mutuelle entre enquêteurs, de mieux faire connaître/reconnaître au niveau international le savoir-faire et les capacités d'enquête du BEA ainsi que les résultats de ses enquêtes / études auprès de la communauté aéronautique (**chantier C**).

Travaux préparatoires du plan stratégique, 2017.



## Intégrer pleinement les fonctions support dans la réalisation des missions du BEA

Le BEA, qui est amené à intervenir partout dans le monde sans préavis, a besoin de fonctions support très opérationnelles malgré des effectifs tendus. Pour cela, il s'agit de mieux les intégrer dans le processus d'enquête et d'optimiser les relations avec la DGAC pour s'appuyer sur des moyens existants ([chantier D](#)). Les conditions de réussite sont les moyens d'action du BEA, ses ressources humaines et son budget, qu'il convient de défendre dans un contexte global fortement contraint.

## Viser l'excellence dans la conduite de l'ensemble des enquêtes et études de sécurité du BEA

L'ambition consiste à maîtriser la qualité et les délais de réalisation des enquêtes menées par le BEA et de publication de ses rapports ([chantier B](#)), ainsi que la qualité de la contribution du BEA aux enquêtes étrangères ([chantier C](#)).

Le terme « excellence » est associé à la bonne utilisation des moyens en fonction des résultats escomptés, pour l'ensemble du portefeuille d'enquêtes du BEA.

Pour une meilleure efficience, il s'agit de sélectionner au mieux les enquêtes et les études qui seront approfondies afin d'en tirer des enseignements pertinents pour la sécurité. Le [chantier C](#) vise par ailleurs à définir des priorités pour la participation du BEA à des enquêtes à l'étranger.



Accident d'un EC130 en France, 2017.

## Des rapports et des recommandations de sécurité pour convaincre

L'enquête doit être conduite dans le but de produire un rapport convaincant et adapté aux lecteurs en tenant compte des attentes sociétales. Le lecteur prioritaire demeure celui qui est « acteur de la sécurité aérienne », mais la perception par les autres lecteurs intéressés ne doit pas être négligée car leurs réactions peuvent avoir un impact sur la crédibilité du rapport. En matière d'analyse et notamment de recommandation, le BEA doit également considérer l'importance croissante accordée par le secteur aéronautique aux notions de gestion des risques, de systèmes de gestion de la sécurité et d'analyses systémiques. Cela implique de justifier la plupart de nos recommandations de sécurité par une démonstration qui va au-delà d'une défaillance observée sur le seul événement objet de l'enquête, mais qui est fondée sur plusieurs événements liés aux défaillances systémiques mises en évidence. Il faut aussi bien cibler ces recommandations de sécurité : trop de recommandations non suivies d'effet peuvent avoir à terme un impact négatif sur l'influence du BEA et le contraire pourrait, par exemple, traduire un renoncement du BEA à promouvoir des actions de sécurité.

## Consolider le positionnement du BEA au niveau national en tenant compte du contexte et des contraintes associées

En AG, le BEA a l'ambition d'être une référence incontournable en matière d'accidentologie

Le poids de l'activité de l'aviation générale française en Europe (environ la moitié) permet au BEA d'avoir une vue complète sur ce secteur et de produire des données significatives sur son accidentologie. La politique d'enquête du BEA en AG va actuellement au-delà des obligations réglementaires en enquêtant les accidents mortels survenus en aviation non-certifiée (ULM).

Le BEA vise à mieux mettre en valeur l'exploitation globale<sup>4</sup> des rapports et éléments statistiques en AG auprès des acteurs et des instances de décision ou d'orientation dans ce secteur qui sont notamment la DGAC, l'AESA et les fédérations de

---

### 4. Il s'agit de :

- développer une vision du BEA sur les priorités de sécurité ;
- fournir des données de synthèse (sur la hiérarchie des risques notamment) aux instances concernées ;
- participer à des actions conjointes de promotion de la sécurité.



Découpe d'un fragment d'épave au BEA.

pratiquants. La qualité des échanges qui se sont développés ces dernières années avec ces interlocuteurs sont des encouragements à poursuivre ces efforts.



Accident d'un A380 en croisière, 2017.

En aviation commerciale française, le BEA veille à rester prêt à faire face à un accident majeur survenant en France ou à un exploitant français.

Quant au traitement global des incidents, les ressources du BEA et le volume du trafic en France ne lui permettent pas d'avoir des chiffres pouvant faire référence d'un point de vue statistique. Le BEA vise cependant à bien sélectionner les incidents graves dont les conséquences auraient pu être fatales afin d'en tirer des enseignements de sécurité.

## S'adapter au contexte PSE/SGS de priorisation des risques

L'amélioration de la sécurité aérienne par les actions du BEA doit s'adapter au contexte du programme de sécurité de l'État (PSE) qui inclue également les aspects SGS et priorisation des risques. Pour jouer un rôle dans cette amélioration de la sécurité, le BEA ne doit pas être un acteur isolé et doit produire ses résultats (rapports d'enquêtes, études de sécurité, recommandations) sous une forme pertinente et avec un argumentaire qui doit tenir compte de ce nouveau contexte pour être convaincant.

## Continuer à être leader au plan européen

Le BEA, étant l'un des plus importants organismes d'enquête européens, il est fortement impliqué dans le réseau ENCASIA. Le Directeur du BEA a été élu président du réseau en janvier 2017. Il maintient des contacts privilégiés avec ses homologues et les institutions européennes. Le BEA demeure impliqué dans les possibles évolutions réglementaires relatives au domaine des enquêtes de sécurité.

Les citoyens européens ont de fortes attentes quant à la gestion d'un accident majeur quel que soit le pays d'occurrence au sein de l'Union. Les membres du réseau ENCASIA développent une capacité européenne à gérer une enquête majeure en développant un système d'entre-aide (EMSS). Cela se traduit notamment par la mise en place de pratiques et processus communs, une meilleure connaissance mutuelle, des formations intra-européennes, etc. Du fait de son expérience et de ses capacités, le BEA est amené à apporter une contribution importante à ce dispositif.

Les forums européens, tels que les groupes de travail d'ENCASIA ou le groupe d'experts ACC, représentent aussi une opportunité de partager la vision et la culture de sécurité du BEA pour améliorer le retour d'expérience au sein de l'Union et au-delà.

Le BEA a pour objectif de garder une avance en matière de capacités techniques d'enquête et de savoir-faire méthodologique.



Présentation d'une enquêtrice du BEA spécialisée facteurs humains à l'ISASI 2017.

## Positionner/asseoir le BEA au niveau international en tant que Pôle d'Excellence en matière d'enquêtes et études de sécurité

En aviation commerciale, le nombre d'occurrences françaises enquêtées par le BEA est trop faible pour constituer une référence d'accidentologie. Cependant au niveau international, le BEA a une position unique qui lui donne une vision globale sur les flottes d'Airbus et des autres produits de conception et de construction française (ATR, Dassault, SAFRAN, etc.). Il possède donc des données validées pour exploiter et valoriser des enseignements de sécurité issus des enquêtes étrangères.

Bénéficiant d'un positionnement international reconnu et d'une vision globale sur les accidents en transport commercial international, le BEA peut ainsi au cas par cas mettre en perspective des risques pour la sécurité qu'il a lui-même identifiés au cours de ses enquêtes, comme par exemple ceux décrits dans l'étude sur les remises de gaz (PARG) ou bien ceux liés aux pertes de contrôle en croisière. Il en découle des actions de prévention de ces risques et de promotion de la sécurité aérienne.

La prise en compte des ressources contraintes oblige cependant le BEA à cibler son implication dans les enquêtes ACCREP ou liées à de l'assistance technique ([chantier C](#)).



Salle d'écoute des enregistreurs de vol au BEA.

# GLOSSAIRE

---

ACC	Groupe d'Experts « enquêtes accidents » de la CEAC
ACCREP	ACCredited REPresentative, Représentant accrédité
AESA	Agence Européenne de Sécurité Aérienne
AG	Aviation Générale
BEA	Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile
CEAC	Conférence Européenne de l'Aviation Civile
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
ED	Enquêteur Désigné
EMSS	ENCASIA Mutual Support System Système d'entre-aide développé par ENCASIA
ENCASIA	European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities Réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
PARG	Pertes de contrôle de la trajectoire en phase d'Approche lors de la Remise de Gaz
PSE	Programme de Sécurité de l'État
SGS	Système de Gestion de la Sécurité
ULM	Ultra-Léger Motorisé



*Hangar technique du BEA au Bourget, construit en 2018*



*La sécurité, ensemble.*

[www.bea.aero](http://www.bea.aero) /  @BEA\_aero